



## DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Ministro degli affari esteri (FRATTINI)**

**di concerto con il Ministro della giustizia (ALFANO)**

**con il Ministro della difesa (LA RUSSA)**

**con il Ministro dell'economia e delle finanze (TREMONTI)**

**con il Ministro dello sviluppo economico (SCAJOLA)**

**con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio  
e del mare (PRESTIGIACOMO)**

**e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MATTEOLI)**

*(V. Stampato Camera n. 2540)*

*approvato dalla Camera dei deputati il 6 ottobre 2009*

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza  
il 7 ottobre 2009*

Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatta a Londra il 23 marzo 2001, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

*(Autorizzazione all'adesione)*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatta a Londra il 23 marzo 2001.

## Art. 2.

*(Ordine di esecuzione)*

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo 1, di seguito denominata: «Convenzione», a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 14 della Convenzione stessa.

## Art. 3.

*(Autorità responsabile della vigilanza sull'osservanza della Convenzione)*

1. L'autorità responsabile della vigilanza sull'osservanza della Convenzione è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.

## Art. 4.

*(Ente competente al rilascio del certificato assicurativo)*

1. Il Ministro dello sviluppo economico, con proprio decreto da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della pre-

sente legge, conferisce a un ente idoneo l'abilitazione a rilasciare il certificato assicurativo di cui all'articolo 7, paragrafo 2, della Convenzione.

2. Il Ministro dello sviluppo economico, con proprio decreto da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito l'ente abilitato individuato ai sensi del comma 1, disciplina le modalità di richiesta e di rilascio del certificato di cui al citato comma 1, fissa l'importo dello stesso e regola gli eventuali aggiornamenti di tale importo.

#### Art. 5.

*(Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, n. 504)*

1. Al decreto del Presidente della Repubblica 27 maggio 1978, n. 504, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1:

1) dopo il primo capoverso è inserito il seguente:

«con l'espressione "Convenzione sulla responsabilità civile del 2001" si intende la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatta a Londra il 23 marzo 2001»;

2) al quarto capoverso, dopo le parole: «il certificato prescritto dall'art. VII, par. 1, della Convenzione sulla responsabilità civile del 1992» sono aggiunte, in fine, le seguenti: «, nonché il certificato assicurativo prescritto dall'articolo 7, paragrafo 2, della Convenzione sulla responsabilità civile del 2001»;

3) al quinto capoverso, dopo le parole: «la garanzia prevista dall'art. VII, par. 1, della Convenzione sulla responsabilità civile del 1992» sono aggiunte, in fine, le seguenti: «, nonché la garanzia prevista dall'ar-

articolo 7, paragrafo 1, della Convenzione sulla responsabilità civile del 2001»;

4) è aggiunto, in fine, il seguente capoverso:

«con l'espressione "stazza lorda" si intende la stazza lorda calcolata conformemente alle regole sulla stazzatura che figurano nell'Allegato I della Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi con annessi, adottata a Londra il 23 giugno 1969, ratificata ai sensi della legge 22 ottobre 1973, n. 958»;

b) all'articolo 6:

1) al primo comma, le parole: «che trasportano più di 2.000 tonnellate di idrocarburi» sono sostituite dalle seguenti: «aventi una stazza lorda superiore a 1.000 tonnellate»;

2) dopo il primo comma sono inseriti i seguenti:

«Il comandante della nave deve curare che, durante l'accesso, il trattenimento e il transito di cui al primo comma, il certificato assicurativo di cui al medesimo primo comma sia a bordo.

Il proprietario della nave è tenuto a depositare copia del certificato assicurativo presso l'ufficio di iscrizione della nave»;

3) al secondo comma, le parole: «di cui al precedente comma» sono sostituite dalle seguenti: «di cui al primo comma»;

c) al primo comma dell'articolo 8:

1) al primo periodo, dopo le parole: «Convenzione sulla responsabilità civile del 1992» sono aggiunte le seguenti: «ovvero, per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, dall'articolo 7, paragrafo 1, della Convenzione sulla responsabilità civile del 2001»;

2) al secondo periodo, dopo le parole: «Convenzione sulla responsabilità civile del 1992» sono inserite le seguenti: «ovvero, per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, al modello allegato alla

Convenzione sulla responsabilità civile del 2001»;

d) al primo comma dell'articolo 11, dopo le parole: «Convenzione sulla responsabilità civile del 1992» sono inserite le seguenti: «e della Convenzione sulla responsabilità civile del 2001»;

e) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«Art. 12. - 1. In caso di violazione dell'obbligo di cui al primo comma dell'articolo 6, il proprietario della nave è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 37,50 euro a 150 euro per ogni tonnellata di idrocarburi e di combustibili trasportata.

2. In caso di violazione dell'obbligo di cui al secondo comma dell'articolo 6, si applica la sanzione prevista dall'articolo 1193 del codice della navigazione.

3. In caso di violazione dell'obbligo di cui al terzo comma dell'articolo 6, il proprietario della nave è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma fino a 516 euro.

4. In caso di violazione dell'obbligo di cui al primo comma dell'articolo 9, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 1.500 euro a 15.000 euro.

5. In caso di mancato pagamento del contributo dovuto al Fondo entro tre mesi dalla data di comunicazione dell'importo da versare, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma pari all'importo insoluto. Nei casi di particolare gravità o di reiterazione della violazione, la sanzione è aumentata fino al triplo.

6. Le sanzioni di cui ai commi 1, 2 e 3 sono irrogate dal capo del compartimento marittimo e quelle di cui ai commi 4 e 5 dal Ministro dello sviluppo economico.

7. Agli accertamenti, contestazioni o notificazioni provvedono, in aggiunta agli organi a ciò abilitati per legge, per le violazioni di cui ai commi 1, 2 e 3 gli ufficiali e i sottufficiali del Corpo delle capitanerie di porto e per le violazioni di cui ai commi 4 e 5 i di-

rigenti e i funzionari direttivi del Ministero dello sviluppo economico.

8. Per le violazioni di cui ai commi 1, 2 e 3 del presente articolo l'autorità competente a ricevere il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è il capo del compartimento marittimo.

9. Per i soggetti residenti all'estero la notificazione degli estremi della violazione non è obbligatoria e resta salva la facoltà del pagamento in misura ridotta fino alla scadenza del termine fissato per l'opposizione all'ingiunzione.

10. Nel caso previsto dal comma 5 è escluso il pagamento in misura ridotta.

11. I proventi delle sanzioni amministrative di cui al presente articolo sono versati allo Stato.

12. Per quanto non previsto dal presente articolo, si applicano gli articoli 6, 7, 14, 16, 17, 18 e da 22 a 28 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni».

#### Art. 6.

##### *(Clausola di invarianza finanziaria)*

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

#### Art. 7.

##### *(Entrata in vigore)*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

# International Convention

on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

London, 23 March 2001

## **INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE, 2001**

**The States Parties to this Convention,**

**RECALLING** article 194 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982<sup>1</sup>, which provides that States shall take all measures necessary to prevent, reduce and control pollution of the marine environment,

**RECALLING ALSO** article 235 of that Convention, which provides that, with the objective of assuring prompt and adequate compensation in respect of all damage caused by pollution of the marine environment, States shall co-operate in the further development of relevant rules of international law,

**NOTING** the success of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992<sup>2</sup> and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992<sup>3</sup> in ensuring that compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil carried in bulk at sea by ships,

**NOTING ALSO** the adoption of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996<sup>4</sup> in order to provide adequate, prompt and effective compensation for damage caused by incidents in connection with the carriage by sea of hazardous and noxious substances,

**RECOGNIZING** the importance of establishing strict liability for all forms of oil pollution which is linked to an appropriate limitation of the level of that liability,

**CONSIDERING** that complementary measures are necessary to ensure the payment of adequate, prompt and effective compensation for damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of bunker oil from ships,

**DESIRING** to adopt uniform international rules and procedures for determining questions of liability and providing adequate compensation in such cases,

**HAVE AGREED** as follows:

### ARTICLE 1

#### **Definitions**

For the purposes of this Convention:

1. "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever.
2. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.
3. "Shipowner" means the owner, including the registered owner, bareboat charterer, manager and operator of the ship.
4. "Registered owner" means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "registered owner" shall mean such company.
5. "Bunker oil" means any hydrocarbon mineral oil, including lubricating oil, used or intended to be used for the operation or propulsion of the ship, and any



residues of such oil.

6. "Civil Liability Convention" means the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992, as amended.

7. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

8. "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes pollution damage or creates a grave and imminent threat of causing such damage.

9. "Pollution damage" means:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of bunker oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, provided that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken; and

(b) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

10. "State of the ship's registry" means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

11. "Gross tonnage" means gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

12. "Organization" means the International Maritime Organization.

13. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

## ARTICLE 2

### Scope of application

This Convention shall apply exclusively:

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a State Party, and

(ii) in the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law, or, if a State Party has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured;

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

## ARTICLE 3

### Liability of the shipowner

1. Except as provided in paragraphs 3 and 4, the shipowner at the time of an incident shall be liable for pollution damage caused by any bunker oil on board or originating from the ship, provided that, if an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the shipowner at the time of the first of such occurrences.

2. Where more than one person is liable in accordance with paragraph 1, their liability shall be joint and several.





3. No liability for pollution damage shall attach to the shipowner if the shipowner proves that:

- (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
- (b) the damage was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause damage by a third party; or
- (c) the damage was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

4. If the shipowner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the shipowner may be exonerated wholly or partially from liability to such person.

5. No claim for compensation for pollution damage shall be made against the shipowner otherwise than in accordance with this Convention.

6. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the shipowner which exists independently of this Convention.

#### ARTICLE 4

##### **Exclusions**

1. This Convention shall not apply to pollution damage as defined in the Civil Liability Convention, whether or not compensation is payable in respect of it under that Convention.

2. Except as provided in paragraph 3, the provisions of this Convention shall not apply to warships, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service.

3. A State Party may decide to apply this Convention to its warships or other ships described in paragraph 2, in which case it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

4. With respect to ships owned by a State Party and used for commercial purposes, each State shall be subject to suit in the jurisdictions set forth in article 9 and shall waive all defences based on its status as a sovereign State.

#### ARTICLE 5

##### **Incidents involving two or more ships**

When an incident involving two or more ships occurs and pollution damage results therefrom, the shipowners of all the ships concerned, unless exonerated under article 3, shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

#### ARTICLE 6

##### **Limitation of liability**

Nothing in this Convention shall affect the right of the shipowner and the person or persons providing insurance or other financial security to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.



## ARTICLE 7

**Compulsory insurance or financial security**

1. The registered owner of a ship having a gross tonnage greater than 1000 registered in a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover the liability of the registered owner for pollution damage in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases, not exceeding an amount calculated in accordance with the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

2. A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:

- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) name and principal place of business of the registered owner;
- (c) IMO ship identification number;
- (d) type and duration of security;
- (e) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;
- (f) period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

3. (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of :
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
  - (ii) the withdrawal of such authority; and
  - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.

(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

4. The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the



official language of the State may be omitted.

5. The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.

6. An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 of this article, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 of this article, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.

7. The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

8. Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organisations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate required by paragraph 2.

9. Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

11. A State Party shall not permit a ship under its flag to which this article applies to operate at any time, unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.

12. Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship having a gross tonnage greater than 1000, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at



or leaving an offshore facility in its territorial sea.

13. Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving ports or arriving at or leaving from offshore facilities in its territory, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.

14. If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry stating that the ship is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limit prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

15. A State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Convention, or at any time thereafter, declare that this article does not apply to ships operating exclusively within the area of that State referred to in article 2(a)(i).

#### ARTICLE 8

##### **Time limits**

Rights to compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought thereunder within three years from the date when the damage occurred. However, in no case shall an action be brought more than six years from the date of the incident which caused the damage. Where the incident consists of a series of occurrences, the six-years' period shall run from the date of the first such occurrence.

#### ARTICLE 9

##### **Jurisdiction**

1. Where an incident has caused pollution damage in the territory, including the territorial sea, or in an area referred to in article 2(a)(ii) of one or more States Parties, or preventive measures have been taken to prevent or minimise pollution damage in such territory, including the territorial sea, or in such area, actions for compensation against the shipowner, insurer or other person providing security for the shipowner's liability may be brought only in the courts of any such States Parties.

2. Reasonable notice of any action taken under paragraph 1 shall be given to each defendant.

3. Each State Party shall ensure that its courts have jurisdiction to entertain actions for compensation under this Convention.

#### ARTICLE 10

##### **Recognition and enforcement**

1. Any judgement given by a Court with jurisdiction in accordance with article 9 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except:

- (a) where the judgement was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair



opportunity to present his or her case.

2. A judgement recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

#### ARTICLE 11

##### **Supersession Clause**

This Convention shall supersede any Convention in force or open for signature, ratification or accession at the date on which this Convention is opened for signature, but only to the extent that such Convention would be in conflict with it; however, nothing in this article shall affect the obligations of States Parties to States not party to this Convention arising under such Convention.

#### ARTICLE 12

##### **Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 October 2001 until 30 September 2002 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may express their consent to be bound by this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention with respect to all existing State Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those State Parties shall be deemed to apply to this Convention as modified by the amendment.

#### ARTICLE 13

##### **States with more than one system of law**

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) in the definition of "registered owner" in article 1(4), references to a State shall be construed as references to such a territorial unit;

(b) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;

(c) references in this Convention to the requirements of national law shall be construed as references to the requirements of the law of the



relevant territorial unit; and  
(d) references in articles 9 and 10 to courts, and to judgements which must be recognized in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgements which must be recognized in, the relevant territorial unit.

#### ARTICLE 14

##### **Entry into Force**

1. This Convention shall enter into force one year following the date on which 18 States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.
2. For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to it after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Convention shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument.

#### ARTICLE 15

##### **Denunciation**

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention comes into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

#### ARTICLE 16

##### **Revision or amendment**

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a conference of the States Parties for revising or amending this Convention at the request of not less than one-third of the States Parties.

#### ARTICLE 17

##### **Depositary**

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
  - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
    - (i) each new signature or deposit of instrument together with the date thereof;
    - (ii) the date of entry into force of this Convention;
    - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date of the deposit and the date on which the denunciation takes effect; and
    - (iv) other declarations and notifications made under this Convention.
  - (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory



States and to all States which accede to this Convention.

**ARTICLE 18**

**Transmission to United Nations**

As soon as this Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

**ARTICLE 19**

**Languages**

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this twenty-third day of March two thousand and one.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.



## ANNEX

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE**

Issued in accordance with the provisions of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 Name of Ship Distinctive Number or letters IMO Ship Identification Number Port of Registry Name and full address of the principal place of business of the registered owner.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of .....

(Full designation of the State)

**OR**

*The following text should be used when a State Party avails itself of article 7(3)*

The present certificate is issued under the authority of the Government of ..... (full designation of the State) by ..... (name of institution or organization)

At ..... On .....

(Place) (Date)

(Signature and Title of issuing or certifying official)

**Explanatory Notes:**

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.



ll



TRADUZIONE NON UFFICIALE

**CONVENZIONE INTERNAZIONALE SULLA RESPONSABILITÀ CIVILE PER I DANNI CAUSATI  
DALL'INQUINAMENTO DERIVANTE DAL COMBUSTIBILE DELLE NAVI  
(Londra, 23 marzo 2001)**

GLI STATI CONTRAENTI DELLA PRESENTE CONVENZIONE,

RAMMENTANDO l'articolo 194 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, del 1982, ai cui sensi gli Stati adottano tutte le misure atte a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento dell'ambiente marino,

RAMMENTANDO ALTRESÌ l'articolo 235 della medesima Convenzione, il quale prevede che al fine di assicurare l'indennizzo rapido e adeguato per qualunque danno derivato dall'inquinamento dell'ambiente marino, gli Stati collaborano per assicurare l'ulteriore sviluppo delle pertinenti norme del diritto internazionale,

CONSTATANDO il successo della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi, del 1992 e della Convenzione internazionale sull'istituzione di un Fondo internazionale per il risarcimento dei danni dovuti ad inquinamento da idrocarburi, del 1992, nell'assicurare il risarcimento delle persone che subiscono danni causati dall'inquinamento derivante da fuoriuscite o scarichi in mare di idrocarburi trasportati alla rinfusa dalle navi,

CONSTATANDO ALTRESÌ l'adozione della Convenzione internazionale sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose, del 1996, intesa a fornire un indennizzo adeguato, rapido e effettivo dei danni causati da avvenimenti relativi al trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose,

RICONOSCENDO l'importanza di definire una responsabilità precisa per tutte le forme di inquinamento da idrocarburi e di prevedere nel contempo un'adeguata limitazione del livello di detta responsabilità;

CONSIDERANDO che sono necessarie misure complementari per garantire il pagamento di un indennizzo adeguato, rapido e effettivo dei danni causati dall'inquinamento derivante da fughe o scarichi di combustibile delle navi,

DESIDEROSI di adottare norme e procedure internazionali uniformi atte a disciplinare le questioni relative alla responsabilità e a fornire un indennizzo adeguato in tali casi,

HANNO CONVENUTO quanto segue:

**Articolo 1**

**Definizioni**

Ai fini della presente Convenzione valgono le seguenti definizioni:

- 1) "nave": ogni imbarcazione o apparecchio galleggiante, di qualsiasi natura che viaggi per mare;
- 2) "persona": qualsiasi persona fisica o persona giuridica di diritto pubblico o privato, inclusi gli Stati e gli enti politici nei quali si suddividono;
- 3) "armatore della nave": l'armatore, incluso il proprietario registrato, il noleggiatore a scafo nudo, il gestore e l'operatore della nave;
- 4) "proprietario registrato": la persona o le persone al nome della quale o delle quali la nave è immatricolata o, in mancanza di immatricolazione, la persona o le persone proprietarie della nave. Tuttavia, nel caso di navi di proprietà di uno Stato e gestite da una società che, in tale Stato sia registrata come gestore di dette navi, con il termine di "proprietario registrato" si intende detta compagnia;
- 5) "combustibile": qualsiasi idrocarburo minerale, incluso l'olio lubrificante, utilizzato o destinato ad essere utilizzato per i servizi o la propulsione della nave, e ogni suo residuo;
- 6) "Convenzione responsabilità civile": la Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni dovuti all'inquinamento da idrocarburi, del 1992, modificata;



- 7) "misure preventive": tutte le ragionevoli misure adottate da qualsiasi persona a seguito di un incidente allo scopo di prevenire o limitare l'inquinamento;
- 8) "avvenimento": qualsiasi evento o serie di eventi della stessa origine da cui risultino danni da inquinamento o che diano luogo a un rischio grave e imminente di tali danni;
- 9) "danni da inquinamento":
- a) qualsiasi perdita o danno all'esterno della nave causati da inquinamento che risulti da una fuga o dallo scarico di combustibile ovunque tale fuga o scarico avvengano, fermo restando che l'indennizzo per il degrado dell'ambiente, a prescindere dal mancato guadagno dovuto a tale degrado, è limitato ai costi di ragionevoli misure di ripristino effettivamente intraprese o da intraprendere; e
- b) il costo delle misure preventive e le perdite o i danni ulteriori causati da tali misure;
- 10) "Stato di immatricolazione della nave": per le navi immatricolate, è lo Stato nel cui registro sono iscritte; per le navi non immatricolate, è lo Stato la cui bandiera sono autorizzate a battere;
- 11) "stazza lorda": è la stazza lorda calcolata conformemente alle norme in materia di stazzatura di cui all'allegato 1 della Convenzione internazionale per la stazzatura delle navi, del 1969;
- 12) "Organizzazione": l'Organizzazione marittima internazionale;
- 13) "Segretario generale": il Segretario generale dell'Organizzazione.

## Articolo 2

### Campo d'applicazione

La presente Convenzione si applica esclusivamente:

- a) ai danni da inquinamento causati:
- i) nel territorio di uno Stato contraente, incluso il suo mare territoriale;
- ii) nella zona economica esclusiva di uno Stato contraente istituita ai sensi del diritto internazionale o, se uno Stato contraente non ha istituito tale zona, in un'area situata oltre il mare territoriale di detto Stato e ad esso adiacente, determinata da tale Stato in conformità del diritto internazionale con un limite massimo di 200 miglia marine dalle linee di base da cui è misurata la larghezza del mare territoriale;
- b) alle misure preventive, ovunque esse siano adottate, destinate a evitare o ridurre al minimo tali danni.

## Articolo 3

### Responsabilità dell'armatore della nave

1. Fatto salvo quanto previsto dai paragrafi 3 e 4, l'armatore della nave al momento di un avvenimento è responsabile dei danni da inquinamento causati da qualsiasi combustibile presente a bordo o proveniente dalla nave; se un avvenimento consiste in una serie di eventi che hanno la stessa origine, la responsabilità ricade su colui che era armatore della nave quando si è verificato il primo di tali eventi.
2. Se più persone sono responsabili in virtù del paragrafo 1, la loro responsabilità è solidale.
3. L'armatore della nave non è responsabile dei danni da inquinamento se dimostra che tali danni:
- a) risultano da un atto di guerra, da ostilità, da una guerra civile, da un'insurrezione o da un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile ed ineluttabile; o



- b) risultano interamente da un'azione o un'omissione intenzionali di un terzo allo scopo di causare un danno; o
- c) risultano interamente dalla negligenza o da altra azione indebita di un governo od altra autorità responsabile della manutenzione di segnali luminosi o di altri mezzi di aiuto alla navigazione nell'esercizio di tale funzione.
4. Se l'armatore della nave riesce a provare che i danni da inquinamento risultano, interamente o in parte, da un'azione o un'omissione intenzionali compiute dalla persona che ha subito i danni, o dalla negligenza di tale persona, detto armatore può venire esonerato completamente o in parte dalla propria responsabilità nei confronti della persona in questione.
5. Le richieste di indennizzo dei danni da inquinamento possono essere formulate contro l'armatore della nave soltanto in base alla presente Convenzione.
6. Le disposizioni della presente Convenzione lasciano impregiudicato il diritto di ricorso di cui l'armatore della nave gode indipendentemente dalla presente Convenzione.

#### Articolo 4

##### Esclusioni

1. La prEsente CoNvenZiOne non si applica ai danni da inquinamento contemplati dalla Convenzione sulla responsabilità civile, a prescindere dal fatto che sia o meno dovuto un indennizzo per tali danni in virtù di detta Convenzione.
2. Fatto salvo quanto previsto al paragrafo 3, le disposizioni della presente Convenzione non si applicano alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie e alle altre navi appartenenti ad uno Stato o gestite da esso e adibite, nel periodo considerato, esclusivamente ad un servizio pubblico non commerciale.
3. Uno Stato contraente può decidere di applicare la presente Convenzione alle navi da guerra o alle altre navi di cui al paragrafo 2; in tal caso esso notifica la sua decisione al Segretario generale precisando le condizioni e modalità di tale applicazione.
4. Per quanto concerne le navi che appartengono ad uno Stato contraente e che sono utilizzate per scopi commerciali, ogni Stato può essere citato dinanzi agli organi giurisdizionali di cui all'articolo 9 e deve rinunciare a tutti i mezzi di difesa di cui si potrebbe valere in quanto Stato sovrano.

#### Articolo 5

##### Avvenimenti che coinvolgono due o più navi

Se si verifica un avvenimento che coinvolge due o più navi e ne risultano danni da inquinamento gli armatori di tutte le navi interessate, salvo che siano esonerati ai sensi dell'articolo 3, sono responsabili in solido della totalità dei danni che non possono essere ragionevolmente ripartiti.

#### Articolo 6

##### Limitazione della responsabilità

Le disposizioni della presente Convenzione lasciano impregiudicato il diritto l'armatore della nave e della persona, o delle persone, che forniscono l'assicurazione o un'altra garanzia finanziaria di limitare la sua responsabilità in virtù di qualsiasi regime nazionale o internazionale applicabile, quale la Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, modificata.



**Articolo 7****Assicurazione o garanzia finanziaria obbligatoria**

1. Il proprietario registrato di una nave di stazza lorda superiore a 1000 registrata in uno Stato contraente è tenuto a sottoscrivere un'assicurazione od altra garanzia finanziaria, quale una garanzia di una banca o di un istituto finanziario analogo, per coprire la propria responsabilità per i danni da inquinamento per un importo equivalente ai limiti di responsabilità previsti dal regime di nazionale o internazionale di limitazione applicabile, ma in ogni caso non superiore a un importo calcolato in conformità della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi, modificata.

2. Per ogni nave è rilasciato un certificato attestante che un'assicurazione o un'altra garanzia finanziaria è in corso di validità conformemente alle disposizioni della presente Convenzione dopo che l'autorità competente di uno Stato contraente ha accertato che i requisiti del paragrafo 1 sono soddisfatti. Se si tratta di una nave registrata in uno Stato contraente, il certificato è rilasciato o autenticato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione della nave; se si tratta di una nave non registrata in uno Stato contraente, il certificato può essere rilasciato o autenticato dall'autorità competente di qualsiasi Stato contraente. Il certificato deve essere conforme al modello allegato alla presente Convenzione e contenere le seguenti informazioni:

- a) nome della nave, lettere o numero di identificazione e porto di registrazione;
- b) nome del proprietario registrato e luogo ove egli ha la principale sede di affari;
- c) numero IMO di identificazione della nave;
- d) tipo e durata della garanzia;
- e) nome e luogo della principale sede di affari dell'assicuratore o di altra persona che concede la garanzia e, ove occorra, luogo della sede di affari presso la quale è stata stipulata l'assicurazione o concessa la garanzia;
- f) periodo di validità del certificato che non dovrà superare quello dell'assicurazione o della garanzia.

3. a) Uno Stato contraente può autorizzare un'istituzione o un organismo da esso riconosciuto a rilasciare il certificato di cui al paragrafo 2. Detta istituzione o organismo informa lo Stato in questione del rilascio di ciascun certificato. In ogni caso lo Stato contraente garantisce in toto che il certificato rilasciato è completo ed esatto e si impegna a provvedere affinché siano prese le misure necessarie a soddisfare tale obbligo.

b) Gli Stati contraenti notificano al Segretario generale:

- i) le responsabilità e le condizioni specifiche dell'autorizzazione concessa all'istituzione o all'organismo da essi riconosciuti;
- ii) la revoca di tale autorizzazione;
- iii) la data dalla quale detta autorizzazione o la sua revoca prendono effetto.

L'autorizzazione concessa non prende effetto prima che siano trascorsi tre mesi a decorrere dalla data in cui la notifica a tal fine è stata trasmessa al Segretario generale.

c) L'istituzione o l'organismo autorizzato a rilasciare i certificati in conformità del presente paragrafo ha, come minimo, la facoltà di revocare i certificati se non sussistono più le condizioni in cui sono stati rilasciati. In ogni caso l'istituzione o l'organismo informa della revoca lo Stato per conto del quale il certificato era stato rilasciato.

4. Il certificato è redatto nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato che lo rilascia. Se la lingua utilizzata non è né l'inglese, né il francese, né lo spagnolo, il testo dovrà essere corredato di una traduzione in una di tali lingue e, previa decisione dello Stato, la lingua ufficiale di tale Stato può essere omessa.

5. Il certificato deve trovarsi a bordo della nave e una copia deve essere depositata presso l'autorità che tiene il registro di immatricolazione della nave o, se la nave non è registrata in uno Stato contraente, presso l'autorità che ha rilasciato o autenticato il certificato.



6. Non sono conformi alle disposizioni del presente articolo le assicurazioni o altre garanzie finanziarie che, per un motivo diverso dalla scadenza del termine di validità indicato nel certificato in virtù del paragrafo 2, possono scadere prima della fine di un periodo di tre mesi a partire dal giorno in cui ne è stato dato preavviso all'autorità di cui al paragrafo 5, a meno che il certificato sia stato restituito a detta autorità o ne sia stato rilasciato uno nuovo entro tale termine. Le disposizioni che precedono si applicano altresì ad ogni modifica in seguito alla quale l'assicurazione o la garanzia finanziaria non soddisfa più le disposizioni del presente articolo.

7. Lo Stato di immatricolazione della nave determina le condizioni del rilascio e della validità del certificato, fatte salve le disposizioni del presente articolo.

8. Nessuna disposizione della presente Convenzione può essere interpretata in modo da ostare a che uno Stato contraente dia credito alle informazioni ottenute da altri Stati, dall'Organizzazione o da altre organizzazioni internazionali in merito alla situazione finanziaria degli assicuratori o dei prestatori della garanzia finanziaria ai fini della presente Convenzione. In tal caso lo Stato contraente che dà credito a tali informazioni non è sollevato dalla sua responsabilità in quanto Stato che ha rilasciato il certificato di cui al paragrafo 2.

9. Ai fini della presente Convenzione, ciascuno Stato contraente riconosce i certificati rilasciati o autenticati sotto la responsabilità di un altro Stato contraente e li considera equivalenti a quelli da esso stesso rilasciati o autenticati, anche se riguardano una nave non registrata in uno Stato contraente. Uno Stato contraente può in ogni momento chiedere una consultazione con lo Stato che ha rilasciato o autenticato il certificato ove ritenga che l'assicuratore o il garante indicato nel certificato non sia finanziariamente in grado di far fronte agli obblighi imposti dalla Convenzione.

10. Ogni azione per l'indennizzo di danni da inquinamento può essere proposta direttamente nei confronti dell'assicuratore o del prestatore della garanzia finanziaria che copre la responsabilità del proprietario registrato per i danni da inquinamento. In tal caso, il convenuto può avvalersi dei mezzi di difesa di cui l'armatore della nave si potrebbe servire (ad eccezione del fallimento o della messa in liquidazione dell'armatore della nave) compresa la limitazione della responsabilità prevista all'articolo 6. Inoltre, anche se l'armatore della nave non ha diritto di limitare la propria responsabilità conformemente all'articolo 6, il convenuto può limitare la propria responsabilità a un importo pari al valore dell'assicurazione o altra garanzia finanziaria che deve essere sottoscritta ai sensi del paragrafo 1. Il convenuto può altresì avvalersi del fatto che i danni da inquinamento risultano da comportamento doloso dell'armatore stesso ma non può avvalersi di qualsiasi altro mezzo di difesa che avrebbe potuto invocare nel caso di un'azione dell'armatore della nave nei suoi riguardi. Il convenuto può in ogni caso obbligare l'armatore della nave a intervenire nel processo.

11. Uno Stato contraente autorizza ad operare le navi battenti la sua bandiera e soggette alle disposizioni del presente articolo solo se dispongono di un certificato rilasciato in applicazione del paragrafo 2 o 14.

12. Fatte salve le disposizioni del presente articolo, ogni Stato contraente provvede affinché, in base alla propria legislazione nazionale, un'assicurazione o altra garanzia rispondente ai requisiti del paragrafo 1 copra ogni nave di stazza lorda superiore a 1000, qualunque sia il luogo di registrazione, che entra nei suoi porti o che li lascia oppure che arriva ad una stazione terminale situata al largo delle coste nel proprio mare territoriale o ne parte.

13. In deroga al paragrafo 5, uno Stato contraente può notificare al Segretario generale che ai fini del paragrafo 12 le navi non sono tenute ad avere a bordo il certificato di cui al paragrafo 2 o a esibirlo quando entrano nei suoi porti o li lasciano oppure arrivano ad una stazione terminale situata al largo delle coste nel proprio mare territoriale o ne partono, a condizione che lo Stato contraente che rilascia il certificato di cui al paragrafo 2 abbia informato il Segretario generale del fatto che esso conserva una documentazione in formato elettronico, accessibile a tutti gli Stati contraenti, che attesta l'esistenza del certificato e consente agli Stati contraenti di adempiere i propri obblighi in virtù del paragrafo 12.

14. Le pertinenti disposizioni del presente articolo non si applicano alle navi di proprietà dello Stato contraente che non sono coperte da un'assicurazione o da garanzia finanziaria. Tali navi devono tuttavia disporre di un certificato rilasciato dall'autorità competente dello Stato di immatricolazione in cui si attesti che la nave è di proprietà di tale Stato e che la sua responsabilità è coperta nell'ambito dei limiti previsti al paragrafo 1. Tale certificato deve essere conforme per quanto possibile al modello prescritto dal paragrafo 2.

15. All'atto della ratifica, accettazione o approvazione della presente Convenzione o dell'adesione alla stessa, oppure in qualsiasi momento successivo, uno Stato può dichiarare che il presente articolo non si applica alle navi che operano esclusivamente nel suo territorio, ai sensi dell'articolo 2, lettera a), punto i).

#### Articolo 8

##### Termini di prescrizione



I diritti all'indennizzo previsti dalla presente Convenzione si estinguono se non viene intentata un'azione giudiziaria in applicazione della stessa entro tre anni a partire dalla data in cui si è verificato il danno. Tuttavia, nessuna azione può essere intentata dopo un termine di sei anni a decorrere dalla data in cui si è verificato l'avvenimento che ha causato il danno. Qualora l'avvenimento consiste in una serie di eventi, il termine di sei anni decorre dalla data in cui si è verificato il primo evento.

#### Articolo 9

##### Competenza giurisdizionale

1. Se un avvenimento ha causato un danno da inquinamento nel territorio, ivi compreso il mare territoriale, o in una zona di cui all'articolo 2, lettera a), punto ii), di uno o più Stati contraenti, o se sono state adottate misure preventive per prevenire o attenuare i danni da inquinamento in tale territorio, ivi compreso il mare territoriale, o in tale zona, l'azione per indennizzo nei confronti dell'armatore della nave, dell'assicuratore o del prestatore della garanzia che copre la responsabilità civile dell'armatore della nave, può essere proposta soltanto davanti ai giudici di tali Stati contraenti.
2. Il convenuto deve essere informato, entro un termine ragionevole, di qualsiasi azione intentata ai sensi del paragrafo 1.
3. Ogni Stato contraente provvederà a che i propri organi giurisdizionali abbiano competenza per conoscere delle azioni in materia di indennizzo contemplate dalla presente Convenzione.

#### Articolo 10

##### Riconoscimento ed esecuzione

1. Ogni sentenza pronunciata da un giudice competente in conformità dell'articolo 9, che sia diventata esecutiva nello Stato d'origine in cui non può più essere oggetto di ricorso ordinario, è riconosciuta in ogni altro Stato contraente a meno che:
  - a) la sentenza sia stata ottenuta con la frode;
  - b) il convenuto non sia stato avvertito entro un termine ragionevole e posto in grado di presentare la propria difesa.
2. Ogni sentenza riconosciuta ai sensi del paragrafo 1 è esecutiva in ogni Stato contraente non appena sono state espletate tutte le formalità richieste in detto Stato. Tali formalità non devono tuttavia permettere il riesame nel merito della questione.

#### Articolo 11

##### Clausola di prevalenza

La presente Convenzione prevale su tutte le convenzioni che, alla data in cui essa è aperta alla firma, siano in vigore o aperte alla firma, alla ratifica o all'adesione ma solo qualora tali convenzioni siano in contrasto con essa; la presente disposizione lascia tuttavia impregiudicati gli obblighi che dette convenzioni impongono agli Stati contraenti nei confronti di Stati non contraenti della presente Convenzione.

#### Articolo 12

##### Firma, ratifica, accettazione, approvazione e adesione

1. La presente Convenzione è aperta alla firma presso la sede dell'Organizzazione dal 1o ottobre 2001 sino al 30 settembre 2002 e resta successivamente aperta all'adesione.
2. Gli Stati possono esprimere il loro consenso ad essere vincolati dalla presente Convenzione mediante:
  - a) la firma senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione;



b) la firma con riserva di ratifica, accettazione o approvazione seguita dalla ratifica, accettazione o approvazione;

c) l'adesione.

3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione si effettuano mediante il deposito di uno strumento in buona e debita forma presso il Segretario generale.

4. Ogni strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, depositato dopo l'entrata in vigore di una modifica alla presente Convenzione nei confronti di tutti gli Stati contraenti esistenti, o dopo l'adempimento di tutte le formalità richieste per l'entrata in vigore della modifica nei confronti di detti Stati contraenti, sarà ritenuto riferito alla Convenzione modificata dall'emendamento.

#### Articolo 13

##### Stati con più ordinamenti giuridici

1. Qualora uno Stato sia costituito da due o più unità territoriali nelle quali per le materie oggetto della presente Convenzione vigono ordinamenti giuridici diversi, tale Stato può, al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, dichiarare che la presente Convenzione si estende a tutte le sue unità territoriali o soltanto ad una o a più di esse e può in ogni momento modificare tale dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.

2. Tale dichiarazione dovrà essere notificata al Segretario generale e dovrà contenere esatta indicazione delle unità territoriali alle quali si applica la presente Convenzione.

3. Nel caso di uno Stato contraente che abbia presentato la predetta dichiarazione:

a) i riferimenti ad uno Stato nella definizione di "proprietario registrato" di cui all'articolo 1, punto 4, devono intendersi come riferimenti ad una siffatta unità territoriale;

b) i riferimenti allo Stato di immatricolazione della nave e, in relazione al certificato di assicurazione obbligatoria, allo Stato di rilascio o di autenticazione devono intendersi come riferimenti, rispettivamente, all'unità territoriale in cui la nave è immatricolata e a quella che rilascia o autentica il certificato;

c) i riferimenti fatti alle disposizioni nazionali nella presente Convenzione devono intendersi come riferimenti alle disposizioni vigenti nell'unità territoriale oggetto della dichiarazione; e

d) i riferimenti agli organi giurisdizionali e alle sentenze che devono essere riconosciute negli Stati contraenti devono intendersi come riferimenti, rispettivamente, agli organi giurisdizionali dell'unità territoriale oggetto della dichiarazione e alle sentenze che devono essere riconosciute in tale unità.

#### Articolo 14

##### Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entra in vigore un anno dopo la data in cui diciotto Stati, ivi compresi cinque Stati aventi ciascuno almeno un milione di tonnellate complessive di stazza lorda, l'abbiano firmata senza riserva di ratifica, accettazione o approvazione, o abbiano depositato gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione presso il Segretario generale.

2. Per ogni Stato che ratifica, accetta, approva o aderisce alla Convenzione dopo che sono state soddisfatte le condizioni per l'entrata in vigore di cui al paragrafo 1, essa entra in vigore tre mesi dopo la data di deposito del relativo strumento da parte di tale Stato.



**Articolo 15****Denuncia**

1. La presente Convenzione può essere denunciata da uno Stato contraente in qualsiasi momento dopo la data in cui la Convenzione è entrata in vigore per tale Stato.
2. La denuncia si effettua mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario generale.
3. La denuncia ha effetto un anno dopo la data del deposito dello strumento presso il Segretario generale o allo scadere di ogni periodo più lungo che potrà essere specificato nello strumento stesso.

**Articolo 16****Revisione o modifica**

1. L'Organizzazione può indire una Conferenza che abbia per scopo la revisione o la modifica della presente Convenzione.
2. L'Organizzazione convoca una conferenza degli Stati contraenti avente per oggetto la revisione o la modifica della presente Convenzione su richiesta di almeno un terzo degli Stati contraenti.

**Articolo 17****Depositario**

1. La presente Convenzione è depositata presso il Segretario generale.
2. Il Segretario generale:
  - a) informa tutti gli Stati che hanno firmato la presente Convenzione o che vi hanno aderito per quanto riguarda:
    - i) ogni nuova firma o deposito di uno strumento e la data in cui tale firma o deposito sono avvenuti;
    - ii) la data dell'entrata in vigore della presente Convenzione;
    - iii) ogni deposito di uno strumento di denuncia della presente Convenzione, la data in cui tale deposito è avvenuto e la data in cui ha effetto la denuncia;
    - iv) di altre dichiarazioni o comunicazioni formulate in virtù della presente Convenzione;
  - b) trasmette copie certificate conformi della presente Convenzione a tutti gli Stati firmatari e a tutti gli Stati aderenti.

**Articolo 18****Trasmissione alle Nazioni Unite**

Non appena la presente Convenzione entra in vigore, il Segretario generale ne trasmette il testo al Segretariato delle Nazioni Unite per la registrazione e la pubblicazione in conformità dell'articolo 102 della Carta delle Nazioni Unite.





**Articolo 19**

**Lingue**

La presente Convenzione è redatta in esemplare unico in lingua araba, cinese, inglese, francese, russa e spagnola, tutti i testi facenti ugualmente fede.

FATTO A LONDRA, addi ventitré marzo duemilauno.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti, debitamente autorizzati a tale scopo dai rispettivi governi, hanno firmato la presente Convenzione.



## ALLEGATO

**CERTIFICATO DI ASSICURAZIONE O ALTRA GARANZIA FINANZIARIA  
RELATIVA ALLA RESPONSABILITÀ CIVILE PER DANNI DOVUTI AD INQUINAMENTO DA  
PARTE DEGLI IDROCARBURI RESIDUI**

Rilasciato conformemente alle disposizioni dell'articolo 7 della Convenzione internazionale

Nome Della nave	Lettere o numero distintivi	Numero IMO d'identificazione della nave	Porto d'immatricolazione	Nome e indirizzo completo della sede d'affari principale del proprietario iscritto.

Si certifica che la summenzionata nave è coperta da una polizza di assicurazione o altra garanzia finanziaria che soddisfa alle prescrizioni dell'articolo 7 della Convenzione internazionale del 2001 sulla responsabilità civile per danni dovuti all'inquinamento prodotto dagli idrocarburi residui.

Tipo della garanzia.....

Durata della garanzia.....

Nome ed indirizzo dell'assicuratore (o degli assicuratori) e/o del garante (o dei garanti)

Nome.....

Indirizzo.....

Il presente certificato è valevole fino al.....

Rilasciato o vistato dal Governo di.....

(nome completo dello Stato)

OPPURE

Converrebbe utilizzare il testo in appresso quando uno Stato Parte si avvale delle disposizioni dell'articolo 73).

Il presente certificato è rilasciato sotto l'autorità del Governo di.....(nome completo dello Stato) da.....(nome dell'istituzione o dell'organismo)

A.....il.....

.....(luogo).....(data).....

( firma e titolo del funzionario che rilascia  
o vista il certificato



**Note esplicative :**

1. Nel designare lo Stato si può, se lo si desidera, menzionare l'autorità pubblica competente del paese in cui il certificato è rilasciato.
2. Quando l'ammontare totale della garanzia proviene da varie fonti, conviene indicare l'importo fornito da ciascuna di esse.
3. Se la garanzia è fornita sotto varie forme, occorre enumerarle.
4. Alla voce "Durata della garanzia", occorre precisare la data in cui quest'ultima inizia ad avere effetto.
5. Alla voce "Indirizzo dell'assicuratore ( o degli assicuratori) e/o del garante ( o dei garanti) " conviene indicare l'indirizzo della principale sede di affari dell'assicuratore ( o degli assicuratori) e/o del garante ( o dei garanti). Ove necessario, conviene indicare il luogo della sede di affari presso la quale l'assicurazione, o la garanzia è stata sottoscritta.



